BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 marca 1936 r. | NR. 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Han dl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętoj ańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Polsko-angielskie stosunki gospodarcze w 1935 r.

Rok 1935 stanowił punkt zwrotny w stosunkach gospodarczych polsko - angielskich.

Już w grudniu 1934 r. byliśmy świadkami podpisania polsko - angielskiego porozumienia węglowego. Porozumienie to zamknęło okres walki konkurencyjnej obu przemysłów węglowych, umożliwiając osiąganie cen dogodniejszych.

Jednak podstawowe znaczenia dla kształtowania się stosunków gospodarczych polsko-angielskich miało podpisanie w dniu 27 lutego 1935 r. nowej umowy handlowej polsko-angielskiej, stanowiącej uzupełnienie starego traktatu z 1923 r. (umowa weszła w życie 14 marca 1935 r.) i posiadającej szeroki zasięg, obejmuje ona bowiem kolonje brytyjskie oraz obszary pod mandatem lub pod protektoratem brytyjskim. W. Brytanja uzyskała 420 zniżek taryfowych, z tego przypada na przemysł włókienniczy 131, na chemiczny — 85, na metalowy — 63, elektrotechniczny — 20, gumowy — 19 zniżek. Polska zabezpieczyła sobie wywóz na rynek angielski szeregu produktów rolnych (bekony, jaja, masło).

Jakież były rezultaty praktyczne powyższych dążności do ożywienia stosunków gospodarczych polsko - angielskich?

Przejdźmy do cyfr, i zobaczmy przedewszystkiem jak kształtowały się i jak kształtują się obecnie wzajemne obroty ogólne między obu państwami.

Poniższa tablica ilustruje udział Anglji w polskim handlu zagranicznym od 1928 do 1935 roku.

Rok	Przywóz do Polski z W. Brytanji	Wywóz z Polski do W. Brytanji
	w miljonach złotych	
1928	313	227
1930	178	294
1931	104	318
1932	75	178
1933	83	184
1934	86	192
1935	117	181

Aczkolwiek wywóz angielski do Polski maleje do 1932 r., od tego czasu jednak stale się zwiększa. W 1935 r. widzimy już korzystne dla brytyjskiego kontrahenta skutki nowego porozumienia handlowego, gdyż 3 kwartały jego obowiązywania zwiększyły eksport angielski do Polski o 36%. Niestety wywóz polski zmalał o blisko 6%.

Jakim działom obrotu i jakim towarom należy przypisać tę zmianę?

Wywóz z Polski do Anglji w 2 ostatnich latach kształtował się następująco (główne działy):

	1934	1935
	w tys. zł	
Wytwory pochodzenia roślinnego . .	14.125	18.224
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	71.944	74.926
Wytwory pochodzenia mineralnego . .	6.113	5.721
Przetwory spożywcze	8.028	5.395
Drewno i wyroby z drzewa	76.878	62.267
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	8.036	7.213
Kapelusze (berety)	2.211	1.746

Widzimy z tego zestawienia, że wzrósł eksport wytworów pochodzenia roślinnego, zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego, natomiast wydatnie bardzo obniżył się wywóz drewna i wyrobów z drewna, oraz przetworów spożywczych, surowców włókienniczych i wyrobów z nich oraz beretów.

Dominującą rolę odgrywają w wywozie do Anglji — drzewo i bekony. Obie te pozycje w 1935 r. skurczyły się: bekony z 46.721 tys. zł do 3.959 tys. zł, oraz innych dykt drzewnego zaś m. in. belki, bale i krawędziaki sosnowe z 16.286 tys. zł aż do 7.508 tys. zł, zaś jodłowe i świerkowe z 15.958 tys. zł do 11.968 tys. zł. Zanotować należy tylko poprawę wywozu dykt klejonych olszowych z 1.825 tys. bł do 3.959 tys. zł, oraz innych dykt z 2.014 tys. zł do 2.637 tys. zł. Zmniejszeniu uległ również wywóz szeregu innych produktów, jak np.: szynek i polędwic wieprzowych w puszkach z 5.184 tys. zł do 2.895 tys. zł, szynek peklowanych z 3.279 tys. zł do 1.912 tys. zł, kur bitych z 2.871 tys. zł do 1.421 tys. zł, jęczmienia z 5.198 tys. zł do 3.057 tys. zł, parafiny rafinowanej z 4.854 tys. zł do 4.404 tys. zł, odzieży męskiej z tkanin bawełnianych z 4.464 tys. zł do 3.906 tys. zł, beretów z 2.210 tys. zł do 1.306 tys. zł.

Wzrost eksportu zaznaczył się w następujących produktach (w nawiasach cyfry za 1934 r.): jaja 13.730 tys. zł (11.208 tys. zł), masło 8.271 tys. zł (3.989 tys. zł), peklowane polędwice 3.605 tys. zł (2.087 tys. zł), szczecina oczyszczona 1.589 tys. zł (1.162 tys. zł), pszenica 5.484 tys. zł (2.133 tys. zł), mąka żytnia 4.056 tys. zł (2.586 tys. zł).

Jeśli chodzi o obsługę naszego wywozu do Anglji w 1935 r., to prawie cały eksport kierowany był na Gdynię i Gdańsk. Udział tych portów przedstawiał się następująco:

Ogólny wywóz z Polski do Anglji	wywóz przez oba porty	wywóz przez Gdynię	wywóz przez Gdańsk
w miljonach złotych			
181	177	106	71

Nieznaczna tylko część omija więc porty polskiego obszaru celnego. Gdynia posiada wyraźną przewagę w obsłudze naszego eksportu, a to dzięki odpowiednim urządzeniom przystosowanym do obsługi kierowanych na rynek angielski produktów rolnych (np. Chłodnia).

Gdynia obsługuje cały wywóz masła, w lwiej części wywóz bekonów, jaj i różnych przetworów zwierzęcych, cukru, Gdańsk zaś przoduje w eksporcie drzewa i zboża.

Różny jest udział obu portów w poszczególnych główniejszych działach wywozu:

	wywóz ogólny	wywóz przez Gdynię	wywóz przez Gdańsk
	w tysiącach złotych		
Wytwory pochodzenia roślinnego	18,224	838	15.622
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego . . .	74,926	70,929	3,842
Wytwory pochodzenia mineralnego	5,721	31	5,660
Przetwory spożywcze	5,395	4,920	468
Drewno i wyroby z drzewa . . .	62,267	18,203	42,735
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	7,213	5,944	377
Kapelusze (berety)	1,246	1,702	—

Jeśli chodzi o przywóz z Anglji, to przesunięcia w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. są bardzo znaczne. Podajemy odnośne cyfry dla główniejszych działów importu:

	1934	1935
	w tys zł	
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia (przeważnie śledzie)	10,840	12,601
Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego nie objęte innemi działami	1,726	2,186
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	4,887	5.080
Skóry, futra, wyroby z nich . . .	9,872	10,376
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	26,642	31,442
Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów	4,135	3,309
Metale nieszlachetne i wyroby z nich .	9,476	21,592
Maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny	8,863	12,419
Środki transportowe	2,876	12,347

Dobitnie z tego przeglądu cyfrowego widać jakie w poszczególnych działach były skutki nowej umowy handlowej polsko - angielskiej z 1935 r.

Zwiększył się przywóz śledzi solonych z 9.921 tys. zł w 1934 r. do 11.810 tys. zł w 1935 r., szmat z 2.676 tys. zł do 4.207 tys. zł, wydatnie bardzo przywóz części wagonów, a głównie hamulców automatycznych, gdyż z 361 tys. zł do 6.590 tys. zł, znacznie przywóz różnych maszyn, następnie samochodów, motocykli i ich części, wyrobów metalowych oraz metali, wreszcie wyrobów włókienniczych.

Niewątpliwie kontrahent brytyjski potrafił wykorzystać zawartą z Polską umowę, z drugiej zaś strony sytuacja naszego rynku wewnętrznego najwidoczniej tak się poprawiła, że jest on już w stanie wchłonąć większe ilości towarów przemysłowych.

Gdynia i Gdańsk również i przy imporcie do Polski odgrywają dziś rolę decydującą. W 1935 r. aktywność obu tych portów ilustrują cyfry poniższe:

Ogólny przywóz do Polski z Anglji	Przywóz przez oba porty polskie	Przywóz przez Gdynię	Przywóz przez Gdańsk
w miljonach złotych			
117	104	84	20

Gdynia i Gdańsk mogły wykazać swą ruchliwość w akwirowaniu ładunków. Wyniki ich pracy w główniejszych działach przywozu były następujące:

	Przywóz ogólny	przez Gdynię	przez Gdańsk
	w tysiącach zł		
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (głównie śledzie)	12,601	3,193	9,351
Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego nie objęte innemi działami	2,186	1,893	213
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	5,080	3,263	1,248
Skóry, futra, wyroby z nich	10,376	7,847	934
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	31,442	26,320	2,773
Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów	3,309	1,543	1,642
Metale nieszlachetne i wyroby z nich	21,592	17,339	951
Maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny	12,419	8,942	916
Środki transportowe	12,347	10,662	962

Przywóz zarówno maszyn, jak metali i wyrobów z nich, środków transportowych, skór, futer, surowców włókienniczych i wyrobów włókienniczych, tłuszczów i olei — skoncentrował się przeważnie w Gdyni. Gdańsk ma przewagę jedynie w obsłudze importu śledzi.

Zrobiliśmy przegląd wymiany handlowej między Polską a Anglją, oraz roli obu portów polskiego obszaru celnego w obsłudze tej wymiany.

Przejdźmy teraz do zagadnienia transportu.

Handel polsko - brytyjski korzysta z kilku regularnych linij; łączących Gdynię i Gdańsk z głównemi portami angielskiemi. W pierwszym rzędzie należy wymienić linje polskie „Polsko - Brytyjskiego Tow. Okr." do Londynu i Hull, następnie linję „United Baltic Corporation Ltd." do Londynu, linję towarzystwa J. Currie & Co do Leith oraz linję utrzymywaną przez armatora Det Forenede Dampfskibselskab w Kopenhadze kursującą do Manchester — Liverpool.

Jaki udział przyjmują w przewozach linje polskie?

„Polsko - Brytyjskie Tow. Okr.", które banderę polską na tej trasie reprezentuje, zdołało już osiągnąć poważne rezultaty. Rozpatrzmy oddzielnie linję do Londynu i do Hull.

Do Londynu w r. ub. było 29 odjazdów. Z Gdyni załadowano 24.197 ton ładunku oraz 362 konie, z Gdańska zaś 6.278 ton, łącznie więc 30.475 ton i 362 konie.

Z Londynu było 25 odjazdów. Do Gdyni przywieziono 9.753 ton drobnicy a do Gdańska 2.543 ton, łącznie do obu portów 12.296 ton.

Na wywóz naszemi statkami do Londynu złożyły się następujące ważniejsze produkty (w tonach):

	z Gdyni	z Gdańska	Razem
Bekony i szynki	8,146	572	8,718
Chmiel	500	—	500
Dykta	1,471	1,075	2,546
Jaja	5,530	—	5,530
Konserwy (szynki w puszkach)	614	16	630
Manufaktura	6,04	3	607
Mączka kartoflana	460	15	475
Masło	2,871	—	2,871
Mąka	—	253	253
Meble gięte, krzesła	235	5	240
Papier pakowy	494	—	494
Parafina	—	3,258	3,258
Smalec	759	81	840
Stalowa blacha	620	—	620
Tektura	249	34	283

Przywozimy natomiast statkami Pol. Bryt. T. O. drobnicę, na którą składa się wiele różnorodnych towarów.

Na linji do Hull odbyło się w 1935 r. — 53 odjazdów. Załadowano w Gdyni 17.562 tony i 391 koni; w Gdańsku zaś 13.704 ton; łącznie w obu portach 31.266 ton i 391 koni.

Z Hull do Gdyni zanotować należy 52 rejsy. Do Gdyni przywieziono 12.571 ton drobnicy, a do Gdańska 3.258 ton, razem polskie statki przewiozły 15.829 ton.

Podajemy poniżej zestawienie główniejszych produktów wywiezionych przez polską flotę handlową do Hull (w tonach):

	z Gdyni	z Gdańska	Razem
Bekony i szynki	7,326	242	7,568
Drzewo	2,275	10,515	12,790
Dykta	131	745	876
Jaja	3,890	27	3,917
Konserwy (szynki w puszkach)	522	37	559
Klepki	—	286	286
Manufaktura	446	26	472
Mączka kartoflana	35	228	263
Mąka	—	510	510
Meble gięte	159	—	159
Nasiona koniczyny i inne	17	240	257
Owies	5	204	209
Papier pakowy	331	—	331
Smalec	1,661	116	1,777
Tektura	376	69	445
Włosie	38	144	182

Jeśli będziemy rozpatrywać udział przewozów na statkach Polsko - Brytyjskiego Tow. Okr. w przewozach ogólnych do Anglji w 1935 r., to wyniki pracy będą następujące:

w tonach

Wywóz do Anglji przez Gdynię i Gdańsk ogólny	Wywóz do Anglji przez Gdynię i Gdańsk na statkach Pol. Bryt. T. O.
836.322	61.741
Przywóz z Anglji do Gdyni i Gdańska ogólny	**Przywóz z Anglji do Gdyni i Gdańska na statkach Pol. Bryt. T. O.**
133.929	28.125

Polsko - Brytyjskie Tow. Okr. obsłużyło więc eksport z Polski do Anglji w 7,4%, zaś import z Anglji do Polski w 21%. Dodać jednak należy, że niektóre ładunki szły linją „Żeglugi Polskiej“ do Antwerpji i Rotterdamu, gdzie następował przeładunek do Anglji.

Dając przegląd obrotów handlowych polsko - brytyjskich za r. 1935, nie jest naszym zamiarem wyciągać szczegółowych wniosków z przedstawionych tutaj cyfr.

Stwierdzić musimy tylko, że ostatni rok przyniósł duże zdobycze dla Anglji na naszym rynku, gdy równocześnie Polska musiała skurczyć swój eksport do W. Brytanji.

Niewątpliwie myślą przewodnią negocjatorów umowy z lutego 1935 r. było wzmożenie wzajemnych obrotów. To też wobec bilansu rocznego tak niepomyślnego dla Polski, — należy zastanowić się nad środkami zaradzenia temu stanowi rzeczy.

Kazimierz Jezioranski.



REWIZYTA PRZEDSTAWICIELI IZBY GDYŃSKIEJ W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W maju zeszłego roku złożyli w Gdyni wizytę oficjalną przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie oraz Towarzystwa Eksploatacji portu szczecińskiego. Delegacja ta przybyła do Gdyni bezpośrednio po zwiedzeniu Targów Poznańskich, gdzie była podejmowana przez tamtejszą Izbę Przemysłowo-Handlową i Dyrekcję Targów Poznańskich. Odpowiedź na tę wizytę sfer gospodarczych ze Szczecina miała nastąpić w końcu października z. r., jednak na skutek śmierci Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Poznaniu śp. Seweryna Samulskiego została odwołana.

Obecnie na skutek ponownego zaproszenia ze strony Izby Przemysłowo - Handlowej w Szczecinie udają się do Szczecina z rewizytą w dniu 19. bm. Prezes Izbowej Komisji Morskiej Radca p. Juljan Rummel oraz redaktor Leon Godlewski, którzy w swoim czasie podejmowali z ramienia Izby delegację wspomnianej instytucji szczecińskiej.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LUTYM 1936 R.

W przeciągu miesiąca lutego br. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 668 statków o łącznej pojemności 706.993 t. r. n., z czego weszło 327 statków o pojemności 343.224 t. r. n., a wyszło 341 statków o pojemności 363.769 t. r. n.

Ruch statków wg. kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	ton rej. netto	*statków*
1) Szwecja	175.353	203
2) Polska	104.166	94
3) St. Zjedn. Am. Płn.	73.456	22
4) Niemcy	61.126	90
5) Włochy	54.969	16
6) Danja	52.053	75
7) Anglja	48.427	32
8) Norwegja	42.289	59
9) Finlandja	34.478	27
10) Grecja	14.471	6
11) Rumunja	11.617	5
12) Łotwa	11.398	6
13) Estonja	11.028	15
14) Holandja	7.790	12
15) Z. S. R. R.	4.168	4
16) Panama	204	2

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w miesiącu lutym br. wyniósł 1.049,6 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 34.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W LUTYM B. R.

W lutym przepracowano godzin 8.552 min. 35 z zużyciem prądu 73.498 kWh i przeładowano 126.541 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 85,3%, w ubiegłym roku 93,5%, spadek wynosi zatem 8,2%.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1935 I STYCZNIU 1936 R.

Przywóz bawełny przez port gdyński za rok 1935 wynosił 360.558 bali wagi 84.390 ton, co w porównaniu z r. 1934 wynosi wzrost o ca 2.400 ton. Największą ilość bawełny bo 65.631,5 ton importowano z Ameryki Półn. Import z Ameryki Północnej wzrósł w porównaniu z r. 1934 o ca 3.900 ton. Z Egiptu importowano przez Gdynię 23.856 bali wagi 8.181,2 ton, da-

lej z Indyj ca 6.700 ton, z Kongo ca 1.100 ton, z Peru ca 1.800 ton, z Brazylji ca 600 ton, z Argentyny i Meksyku po ca 110 ton i z Persji ca 47 ton.

W ciągu stycznia b. r. przywieziono do portu gdyńskiego 13.261,8 ton bawełny. Z tej ilości, jak zawsze, większa część przywiezionej bawełny przypada na bawełnę amerykańską, przywóz której wyniósł 11.622,9 ton, bawełny egzotycznej przywieziono 1.061,6 ton i wreszcie bawełny egipskiej 577,2 ton. Bawełny amerykańskiej przywieziono do Gdyni statkami bezpośredniemi 9.710,8 ton, zaś z przeładunkiem w innych portach europejskich 1.912 ton, z czego w Hamburgu przeładowano 1.138 ton, w Bremie 742 ton i w Manchesterze 32 ton. Cała ilość bawełny egipskiej — 577,2 ton przywieziona została do Gdyni statkami bezpośredniemi, wreszcie cała ilość bawełny egzotycznej — 1.061,6 ton sprowadzona została do Gdyni z przeładunkiem w portach Antwerpji, Rotterdamu, Londynu, Hamburga, Sztockholmu i Hull.

PRZYSPIESZENIE PRZEWOZÓW DROBNICY POMIĘDZY GDYNIĄ A CZECHOSŁOWACJĄ.

W celu ułatwienia i przyspieszenia transportu przesyłek drobnicowych z Czechosłowacji tranzytem przez Polskę do portu Gdynia, P. K. P. uruchomiły, poczynając od sierpnia r. ub., specjalne wagony kursowe, które odchodzą codziennie ze stacji granicznej Zebrzydowice i Cieszyn do Gdyni i odwrotnie z Gdyni do tych stacyj granicznych.

Rozkład pociągów dla wagonów kursowych ustalony został następująco: przesyłki nadchodzące przez stację Cieszyn, przewozi się do Zebrzydowic pociągiem nr. 2420 z przybyciem o godz. 16,50, skąd łącznie z przesyłkami, nadchodzącemi przez Zebrzydowice, wysyła się w wagonie kursowym nr. 7658 Zebrzydowice — Gdynia Port pociągami nr. 347/9564/9565. Odejście z Zebrzydowic o godz. 18-tej. Przybycie do Gdyni nast. dnia o 23-ej. Czas przewozu 29 godzin.

Przesyłki z Gdyni do Czechosłowacji przewozi się w wagonie kursowym nr. 5902 Gdynia Port — Zebrzydowice pociągami nr. 1476/9762/9763/9762. Odejście z Gdyni o 23-ej. Przybycie do Zebrzydowic na trzeci dzień o 10-ej. Czas przewozu 35 godzin.

Uruchomione w ten sposób wagony znacznie ułatwiają przewóz drobnicy z Czechosłowacji do Gdyni jak i w kierunku odwrotnym i mogą przyczynić się do zwiększenia ruchu tranzytowego drobnicy z Czechosłowacji.

TRANSPORTY Z GDYNI DO PORTO RICO I SAN DOMINGO.

Na skutek porozumienia z „The New York & Porto Rico Steamshipping Co., Porto Rico — San Domingo Lines", Linje Żeglugowe Gdynia — Ameryka przyjmują transporty do Porto Rico i San Domingo z przeładunkiem w New Yorku, wydając bezpośrednie konosamenty z Gdyni do portów przeznaczenia.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA GOSPODARCZA W GDAŃSKU.

Obserwacje nad sytuacją gospodarczą w W. M. Gdańsku dają możność stwierdzić, że naogół życie gospodarcze stopniowo dostosowało się do warunków, jakie tam powstały bezpośrednio po dewaluacji guldena w maju roku zeszłego. Jak należało się spodziewać dostosowanie kursu guldena do parytetu złotego nie pozostało bez wpływu na kształtowanie się cen towarów na rynku miejscowym, jednak ceny te nie podniosły się w stosunku do spadku guldena, a zatrzymały się, jeśli się można tak wyrazić mniej więcej na połowie drogi. Było to przyczyną, iż ogólne koszty utrzymania w guldenach ustabilizowały się w granicach 125—130, głównie dzięki temu, że w szeregu ważnych składników kosztów utrzymania, a przedewszystkiem przy komornem ceny w guldenach zostały niezmienione. Pozwoliło to ze swej strony utrzymać płace na poziomie prawie niezmienionym.

Niemniej jednak życie gospodarcze w Gdańsku nie uległo ożywieniu, a ze strony dotychczas. dostawców towarów polskich na rynek gdański, dają się słyszeć skargi na poważną zniżkę obrotów. Na zniżkę tą w nieznacznej części wpłynęły utrudnienia w przydziale dewiz na zakup towarów na rynku polskim, główną jednak przyczyną skurczenia się obrotów był poważny spadek siły nabywczej ludności gdańskiej. Ta siła nabywcza zachwiana została przez spadek wartości guldena, a głównie dzięki wyjazdowi do Rzeszy Niemieckiej kilku tysięcy rodzin emerytów niemieckich, którym dalsze wypłaty emerytur uzależnione zostały od powrotu do Rzeszy. To zarządzenie Rządu Rzeszy, wywołane sytuacją walutową w Niemczech, bardzo poważnie wpłynęło na niepomyślne kształtowanie się stosunków gospodarczych na terenie Gdańska, uzewnętrznione niespotykanem gdzieindziej zjawiskiem, mianowicie spadkiem ilości mieszkańców o kilka tysięcy osób.

Wydaje się, że sytuacja, jaka się wytworzyła nie ma szans na zmianę ku lepszemu tak długo, jak nie polepszą się z jednej strony warunki gospodarcze bezpośred. zaplecza W. M. Gdańska — Polski, a z drugiej nie nastąpi ożywienie w

obrotach handlu międzynarodowego. Ponieważ wiadome są dążenia ze strony polskiej do wzmożenia obrotów swego handlu zagranicznego, wyrażane m. in. w ostatnio zawieranych umowach handlowych, spodziewać się należy, że sytuacja gospodarcza w Gdańsku od tego czynnika w pierwszym rzędzie uzależniona będzie, nie zaś od zarządzeń, mających na celu uskutecznienie sztucznego podziału przeładunków pomiędzy portami polskiego obszaru celnego.

RUCH PORTOWY GDAŃSKA W ROKU 1935.

W roku 1935 weszło do portu gdańskiego statków morskich 4.455 o łącznej pojemności 2.843.757 ton rej. netto wobec 4.880 statków z 3.174.892 t. r. n. pojemności w roku 1934. Wyszło z portu 4.480 statków o łącznej pojemności 2.858.712 t.r.n., wobec 4.879 statków z 3.164.827 t. r. n. pojemności w roku 1934.

Ogólne zmniejszenie się ruchu tłumaczy się zmniejszeniem eksportu przez port gdański węgla i drzewa, częściowo pokrytego wzrostem wywozu i przywozu innych towarów, wobec czego spadek obrotu tonażu nie okazał się większy, a nawet podniósł się odsetek statków z ładunkiem, podniósł się też procentowo import, jak również wzrósł obrót drobnicą eksportową. Rekordowe ilości zboża z eksportu 1934 roku zostały prześcignięte. Port znacznie zyskał na lepszem wykorzystaniu tonażu i na zwiększeniu w jego ruchu obrotu wysokowartościową drobnicą.

Oto liczby dla poszczególnych lat dotyczące wykorzystania tonażu statków na wejściu i wyjściu:

Rok	całkowity ruch tonażu	tonaż z ładunkiem
1932	5.524.981 t. r. n.	3.591.055 t. r. n.
1933	5.496.720 „	3.638.951 „
1934	6.339.719 „	4.251.255 „
1935	5.702.471 „	3.988.293 „

W procentach powyższe liczby dają: tonażu z ładunkiem w r. 1932 — 64,6, 1933 — 66,2, 1934 — 67,1, 1935 — 69,9 procent całkowitego tonażu, który wszedł i wyszedł z portu w odpowiednich latach.

W tym samym czasie, przyjmując przywóz 1932 roku za 100 wzrost przywozu daje następujące wskaźniki: 1933: 115,2, 1934: 153,2 i 1935: 181,9.

Tonaż statków na wyjściu w r. 1935 zmniejszył się o 306.115 ton r. netto względem poprzedniego roku, podczas gdy wywóz węgla zmniejszył się o 1.376.148 ton metrycznych, zestawienie tych liczb wraz z powyższemi uwydatnia wzrost znaczenia w obrocie portowym Gdańska różnych towarów importowych i eksportowych, z wyjątkiem węgla i drzewa, oraz wzrost obrotu drobnicą.



TENDENCJE PRZECIWKO BUDOWIE NOWEGO TONAŻU I EKSPLOATACJI TONAŻU NAJSTARSZEGO.

Akcja za budową nowego tonażu handlowego inspirowana przez dość szerokie i różnorodne koła zainteresowane w ożywieniu przemysłu okrętowego napotyka na energiczne głosy ostrzegawcze przedsiębiorców żeglugi morskiej.

Wyraz ich stanowiska daje „Scandinavian Shipping Gazette" pod tytułem „ładunek a nie tonaż jest właściwem kryterjum tego, czy sytuacja już jest wystarczająco „zdrowa", ażeby myśleć o nowym tonażu". Artykuł wskazuje na to, że przewozy chwili obecnej zaledwie dociągają do poziomu roku 1913, natomiast tonaż, który jest do dyspozycji, przewyższa ówczesny więcej niż o 40 procent. Biorąc do porównania r. 1929 sytuacja nie jest lepsza: od tego roku bowiem przewozy morskie zmniejszyły się o 21 procent, tonaż światowy natomiast skurczył się od tego czasu zaledwie o 5 procent.

Przedstawiciele żeglugi z niepokojem śledzą tendencję stoczni okrętowych do ożywienia swej działalności oraz poparcia w drodze kredytu, jakie zapowiadają dla budujących nowe okręty.

Jak wiadomo, ruch porozumiewawczy w sprawach międzynarodowej racjonalizacji marynarki handlowej, który w początku ubiegłego roku doprowadził do wstępnej konferencji w Londynie, został przez konflikt włosko-abisyński, ze względu na wejście na arenę licznych nowych niewiadomych, oraz z uwagi na zwyżkę frachtów i skup tonażu przez Włochy — całkowicie zahamowany, o ile nie liczyć porozumień dotyczących minimalnych stawek frachtowych na niektórych rynkach.

Tymczasem obecnie wyłania się ponownie sprawa starego tonażu, któryby się zwolnił u Włochów po zakończeniu kampanji abisyń-

skiej. Włosi nie potrzebują tego tonażu, utrzymując ruch na wszystkich swoich linjach temi jednostkami, które kursowały na nich przedtem.

Do unieruchomionego tonażu amerykańskiego mało już dziś użytecznych statków z ostatniego okresu wojny światowej oraz norweskiej unieruchomionej floty statków cysternowych, przyłączy się jeszcze trzecia flota unieruchomionych statków — włoskich transportowców wojennych. Istnienie tych flot ma swoje nietylko handlowe znaczenie, ale dla żeglugi handlowej istnienie zapasowych jednostek przy chwiejnej jeszcze wciąż tendencji wzrostu przewozów światowych stanowi poważną groźbę: o ile konflikt zbrojny włosko-abisyński przeminie bez dalszych następstw, lub nie zejdzie ze sceny w chwili rozpętania się innego konfliktu na Dalekim Wschodzie, to koniecznem się stanie więcej niż przed wojną abisyńską zwołanie międzynarodowej konferencji dla urzeczywistnienia racjonalizacji marynarki handlowej i światowych przewozów morskich. Jak wiadomo, żegluga skandynawska sceptycznie odnosiła się do widoków powodzenia tej konferencji. Obecnie szwedzkie koła żeglugowe i urzędowe gorliwie się zajmują sprawami racjonalizacji żeglugi pod szwedzką banderą: okazuje się, że sprawa konkurencji nowych statków ze staremi nie jest tak prosta i statek średniego wieku okazuje się poniekąd równie korzystny, jak statek nowy.

W Szwecji rozważa się obecnie projekt ustawy, zabraniającej import do Szwecji statków starszych ponad 20 lat. Na podstawie ankiety, która objęła około 300 statków szwedzkich, zatrudnionych w przewozach trampowych morza Północnego i Bałtyku okazało się, że tylko statki do 20 lat wieku przynosiły zysk, statki starsze przynosiły same straty. — W szwedzkiej żegludze przy uwzględnieniu odpisów na deprecjację statku nawet grupa od 10 do 20 lat wieku daje same straty: stąd się tłumaczy przepisywanie statków nawet tej grupy pod „tańsze" bandery.

Jakie stąd wnioski? Szwecja znajduje się w podwójnie niekorzystnych warunkach: klimatycznych. wobec których starszy tonaż prędzej unieruchamia się w zimie i socjalno-ekonomicznych, w porównaniu z innemi krajami, łożącemi mniej na utrzymanie załóg. Uwzględniając przykład Grecji, która zmniejszyła tonaż starych statków i doprowadziła do zera tonaż statków nowych, jednocześnie zwiększając znacznie tonaż statków od 10—20 lat wieku, możemy ustalić tezę, że nowy tonaż jest korzystny dla bander „drogich", tonaż średniego wieku dla bander „tanich". stary tonaż natomiast jest zgubny dla wszystkich.

Stocznie jednak twierdzą, że najnowszy tonaż, dający na skutek udoskonaleń kształtu kadłuba, wydajności paliwa i maszyn oraz praktyczności urządzenia taki skok nadół kosztów eksploatacyjnych statku, że statki budowane jeszcze kilka lat temu, już nie są dla niego konkurencją. Nawet frachty mogłyby się nie podnosić. Byleby było co wozić.

KANAŁ SUEZKI W ROKU 1935.

Kanał Suezki znajdował się w drugiej połowie roku pod wpływem zbrojnego konfliktu italo - abisyńskiego, który odbił się na ruchu kanałowym, z jednej strony dodatnio, przez pomnożenie transportów włoskich, z drugiej ujemnie, przez pewne zmniejszenie ruchu innych bander. Prócz tego wysokie opłaty kanałowe i ogólne warunki przewozów światowych nadal wpływały ujemnie na ruchu przez kanał. Ogółem szacuje się, że w latach 1934/35 droga naokoło Przylądka zabrała kanałowi okrągło 300.000 ton tonażu okrętowego.

Niemniej ożywiający wpływ transportów wojennych przeważył wpływy ujemne i w rezultacie 1935 rok dał 32.811.000 ton rej. netto okrętowego tonażu, który przeszedł przez kanał wobec 31.751.000 ton w roku 1934. Włoskie przejścia wzrosły o 3.988.000, przewyższając same globalną różnicę przejść wszystkich bander w latach 1935 i 1934, co ujawnia fakt zmniejszenia udziału w ruchu innych bander.

Rekordowym miesiącem okazał się październik z 2.216.000 ton, co również jest ściśle związane z działaniami wojennemi.

Udział statków spalających ropę nadal wzrastał w ruchu kanałowym. Przejść takich statków było 1.621 wobec 1.542 przejść statków spalających węgiel.

Rok 1935 wykazał ożywienie nie notowane już od roku 1925, kiedy tonaż okrętowy, który przeszedł przez kanał, dał 33.466.000 ton rej. netto.

DUŃSKIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWE. W R. 1935.

Dwa wielkie duńskie towarzystwa żeglugowe — Wschodnio - Azjatyckie i Det Forenede Dampskibsselskab ogłosiły swe wyniki bilansowe za ubiegły rok. Det Dansk Oestasiatiska Komp. wypłaciła 5 procent dywidendy wobec 6 procent roku poprzedniego. Sprawozdanie roczne towarzystwa stwierdza, że w ubiegłym roku nie było warunków ani znamion, charakteryzujących polepszenie się konjunktury światowej w żegludze.

Flota towarzystwa z końcem roku składała się z 27 jednostek, wyłącznie motorowców, o ogólnym tonażu 269.027 ton DW. Wartość przeciętna zaksięgowanego tonażu wynosiła 184 korony za tonę DW. Przeciętny wiek statku towarzystwa wynosił 12,4 lat.

Det Forenede wyznaczyło na dywidendę 5 procent, po czterech latach, w których dywidendy nie wypłacano. W roku 1930 wypłacono również 5 proc. dywidendy.

FINLANDJA ZBUDUJE DWA NOWE ŁAMACZE LODU.

Tegoroczna zima, która wypadła jako ostra na wodach Finlandji, wykazała, że w chwili obecnej Finlandja posiada zbyt mało łamaczy lodu, tembardziej, że coraz więcej się utrwala tendencja utrzymywania takich portów jak Helsinki i Mäntyluoto w stanie otwartym, w miarę możliwości przez całą zimę.

Na razie poradzono sobie przez wydzierżawienie silnego estońskiego łamacza „Suur Töll", który w razie potrzeby musi być oddany w każdej chwili z powrotem. Fiński urząd żeglugowy pozatem projektuje budowę dwu nowych łamaczy lodu, a mianowicie najpierw małego, pomocniczego, a następnie drugiego wielkiego, tej samej wielkości co najpotężniejszy fiński lodołamacz „Jääkarhu".

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PLAN EKSPORTOWO - IMPORTOWY NA MARZEC W OBROTACH POLSKO-NIEMIECKICH.

W dniach od 14 do 18 lutego rb. odbyła się w Berlinie trzecia kolejna sesja Komisyj Rządowych, polskiej i niemieckiej, w sprawie obrotu towarowego między Polską a Rzeszą Niemiecką w ramach układu rozrachunkowego.

Ze względu na znaczną poprawę, jaką wykazuje przywóz towarów niemieckich do Polski w porównaniu z pierwszym okresem działania Umowy, Komisje Rządowe uznały za możliwe zwiększyć również eksport polski do Niemiec w miesiącu marcu, wskutek czego odnośna kwota eksportowa w porównaniu z lutym została podwyższona o około 100%.

Pozatem Komisje Rządowe omówiły szereg spraw bieżących, związanych z obrotem przedmiotami handlu księgarskiego, z eksportem przemysłowym z Górnego Śląska oraz innemi ułatwieniami w obrocie towarowym polsko - niemieckim. Omówiono również środki, mające na celu udaremnienie omijania postanowień układu rozrachunkowego zarówno przez importerów, jak i przez eksporterów obu stron.

Następne obrady obu Komisyj Rządowych odbędą się w Warszawie w połowie marca r. b.

SYTUACJA DEWIZOWA W HISZPANJI.

Centrala Dewiz w Madrycie w chwili obecnej przydziela dewizy odpowiadające podaniom wniesionym w pierwszych dniach czerwca 1935 r.

Fakt ten oznacza, że import w drugiem półroczu 1935 r. odbywał się niejako na kredyt.

Oficjalne dane statystyczne hiszpańskie za 11 miesięcy 1935 r. określają wartość importu dokonanego w ciągu tego okresu na 770.393.642 peset złotych.

Odejmując od tej cyfry wartość importu „zapłaconego" t. j. za 5 miesięcy 1935 r., która wyniosła 355.811.092 peset złotych, otrzymamy zbliżoną do rzeczywistości sumę kapitałów zamrożonych w Hiszpanji z tytułu wwozu od czerwca do listopada 1935 r. włącznie.

W przeliczeniu na pesety papierowe (239 za 100) suma ta wyniesie 990.853.294 pesety, co łącznie z uprzednio nagromadzonemi, a dotychczas nieupłynnionemi zaległościami, wynoszącemi około 500.000.000 peset papierowych (głównie na rzecz W. Brytanji i Francji) daje kwotę prawie półtora miljarda peset papierowych.

Z tych cyfr wynika, że wobec niedostatecznej ilości dewiz będących w rozporządzeniu banku emisyjnego, przydział dewiz przez Centralę Dewiz nie może się odbywać w tempie szybszem, niż to ma miejsce w chwili obecnej, i niż na to pozwalają obecne wpływy z tytułu eksportu.

Poprawy nie należy oczekiwać przynajmniej do czasu rozwiązania zagadnień sięgających podstaw życia gospodarczego Hiszpanji.

Tem też tłumaczy się zawarcie umów clearingowych przez kraje (jak Anglja i Francja), które mają bilans handlowy z Hiszpanją ujemny i liczą, że nadwyżki z obrotów handlowych pójdą na spłatę zaległych, należnych za eksport do Hiszpanji, sum.

PRODUKCJA I DOSTAWY SZYNEK I BEKONÓW W UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Według statystyk „The Pig Development Association of South Africa" ilość bekonu i szynek wyprodukowanych w Unji, importowanych, oraz zamagazynowanych w ciągu listopada 1935 r., w porównaniu do 1934 r., była następująca:

	listopad		styczeń-listopad wł.	
	1935	1934	1935	1934
	lbs.		lbs.	
Produkcja Unji:	651.000	557.000	7.125.900	5.908.400

Stoki z końcem listopada:

	1935	1934
	lbs.	
W fabrykach:	1.005.500	789.800
w chłodniach:		
produkcji krajowej	127.100	153.890
importowanych	27.600	36.000
Razem	154.700	189.800
Ogółem w fabrykach i chłodniach	1.160.200	979.600

Porównanie cyfr z r. 1935 z rokiem poprzednim ujawnia wzrost własnej produkcji Unji skutkiem obliczonych na jej ochronę zarządzeń (cła anty-dumpingowe), a jednocześnie spadek importu, w którym poprzednio uczestniczyły również firmy polskie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU MAKARONU W PALESTYNIE.

Palestyna importowała dotychczas makaron głównie z Włoch i Syrji. Produkcja krajowa rozwija się, jednak wobec ogólnego wzrostu konsumcji import makaronu stale wzrasta, o czem świadczą następujące cyfry:

	Rok 1933		Rok 1934	
	w kg	w £ P.	w kg	w £ P.
Włochy	135.547	3.776	114.979	3.217
Syrja	60.353	1.675	120.273	3.115
Grecja	2.199	47	1.330	31
Niemcy	1.359	87	2.440	151
Inne kraje	325	11	330	23
Ogółem	199.503	5.596	239.352	6.537

W ciągu 7 miesięcy 1935 r. import makaronu wyniósł 134.733 kg wartości £ P. 4.023.

Po wejściu w życie sankcyj antywłoskich zapasy istniejące zaczęły się wyczerpywać i zaobserwować się daje zwiększone zainteresowanie przywozem z innych krajów. Należy zaznaczyć, że konsumenci przyzwyczajeni są do włoskiego makaronu, jego dobroci i smaku. Przed nawiązaniem stosunków handlowych z innymi dostawcami kupcy palestyńscy wymagają próbek oraz ustalenia cen.

Ostatnio cena makaronu wynosiła w Palestynie 70 milsów za rotel (ok. 2.900 gramów). Cło przywozowe pobiera się w wys. 12,5 milsa od 1 kg łącznie z opakowaniem.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1936 R.

AUSTRALJA. Lista półfabrykatów, korzystających z taryfy preferencyjnej, została rozszerzona na kilka artykułów chemicznych.

ALBANJA. Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne, dotyczące gazy i bandaży, szkła okiennego oraz krzeseł.

AUSTRJA. W myśl wymiany not z rządem węgierskim uległa zmianie stawka celna na konserwy jarzynowe t. zw. Vitapric. Nowa stawka wynosi 36.60 szyl. od 100 kg.

BELGJA. 1. bm. weszły w życie stawki celne, zawarte w 11-em dodatkowem porozumieniu do traktatu handlowego belgijsko-niemieckiego. Nowe stawki celne, niższe od dotychczas obowiązujących, dotyczą wstążek, wyrobów szmuklerskich, artykułów dzianych (także elastycznych), noży, maszyn do mięsa oraz aparatów elektrycznych.

Monitor belgijski z dnia 20-go lutego ogłasza dekret, mocą którego zostaje zawieszoną do 31-go maja rb. opłata licencyjna pobierana przy wwozie ziemniaków do Belgji, w wysokości 5,— fr. belg. od 100 kg.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. - Wyspy Fidżi. Z dniem 1 stycznia rb. wprowadzone zostały zmiany stawek 9 taryfy celnej.

W dniu 1 stycznia br. weszły w życie zmiany taryfy celnej obejmujące głównie kilka artykułów spożywczych.

BUŁGARJA. Rozporządzenie z 11 lutego br. zwalnia od cła i innych opłat na przeciąg 1936 r. dostawy, przeznaczone dla Ministerstwa Wojny (o ile zwolnienie przewidziane jest w umowie), Dyrekcji Lotnictwa oraz dla Policji Morskiej i Dunajowej.

Z mocą wsteczną od 1 stycznia br. zostały nałożone nowe obciążenia podatkowe na wytwory przemysłu naftowego (nafta, benzyna, parafina etc.). Jednocześnie niektóre artykuły uległy opodatkowaniu przy wywozie z Bułgarji (owoce, jarzyny, nasiona, skóry, mięso, bydło etc.)

Z dniem 15 lutego br. opłata specjalna od cementu została podwyższona z 7 na 8,50 zł. lew. od tony, a jednocześnie wprowadzono opłatę specjalną od lampek elektrycznych.

Na listę surowców i półfabrykatów wolnych od cła wprowadzono parę artykułów chemicznych, a m. in. aceton.

Rozporządzenie ustawodawcze z 19 lutego br. podwyższa opłatę statystyczną z 20 na 40 lew obieg. od tony na towary oddzielnie wymienione, oraz 10 na 20 lew obieg. na wszystkie pozostałe towary. Równocześnie uległa podwyższeniu t. zw. opłata za wagę pobierana w wysokości opłaty statystycznej.

Ustawa o znakach handlowych i przemysłowych (ogł. 13. 11. 35) została zmieniona w ten sposób, że zawarte w art. 1 postanowienie o znakowaniu pochodzenia oraz podawaniu jakości, wagi i t. p. zostały utrzymane w mocy w zakresie konjaków, win, likierów, atramentów, klejów, nafty i przędzy. Pozatem włączono: olej lniany i nici bawełniane.

DANJA. Opłaty wwozowe od zbóż uległy nieznacznym zmianom od 15 lutego br.

EKWADOR. Dekret z 3 grudnia ub. r. obniża cło na świeże drożdże z 1,20 na 0.40 sucr. od kg.

Dekretem z 24 grudnia ub. r. wprowadzona została zwyżka cła na gwoździe.

Dekret z 3 stycznia br. ustala nowy tekst poz. 13 taryfy (tłuszcze wieprzowe i roślinne).

Od 1 kwietnia br. wszystkie towary importowane podlegać będą dodatkowej opłacie w wysokości 5% ad valorem, za wyjątkiem towarów, wolnych od cła, od których powyższa opłata wynosić będzie 1% ad val.

ESTONJA. 14 lutego br. weszły w życie nowe stawki celne na kwas fosforowy, lokomobile, papier, tekturę, sztuczne jelita, wyroby z ligniny, aksamit i plusz bawełniany, tasiemki, wstążki, oraz na powrozy i sznurki.

FINLANDJA. Cło na drut stalowy hartowany o przekroju do 3 mm zostało obniżone do wysokości t. zw. zasadniczej t. j. 0,50 Fmk od kg brutto.

FRANCJA. Dekret z 13 lutego br. ustala na 50.000 q bezcłowy kontyngent dodatkowy dla przywozu lnu.

Dnia 16 lutego br. ogłoszone zostało rozporządzenie o zniesieniu ograniczeń przywozowych na niektóre

rodzaje papieru i tektury, na meble metalowe oraz na instrumenty rysunkowe.

IRAK. Dnia 16 grudnia ub. r. ukazała się ustawa wprowadzająca liczne zmiany w taryfie celnej, Zmiany te między innemi dotyczą obcasów drewnianych, kart do gry, szkła, wyrobów azbestowych i gwoździ.

JUGOSŁAWJA. Przepisy dewizowe w stosunku do wywozu do krajów nieclearingowych mają ulec złagodzeniu. Według dotychczasowych postanowień eksporterzy musieli 50% dewiz odstępować Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym. obecnie projektuje się ograniczenie tego stosunku do 33%.

NIEMCY. Z dniem 5 lutego znacznie obniżono cło wywozowe od fornierów orzechowych.

RUMUNJA. Z dniem 12 lutego rb. zostały podwyższone z 175 na 192 lei od kg stałe opłaty luksusowe i obrotowe od przędzy i tkanin z jedwabiu sztucznego.

Podatek obrotowy od tych artykułów wynosi 6% ad valorem.

STANY ZJEDNOCZONE. Zostało nałożone cło w wysokości 0,10 dol. od 100 lb na węgiel pochodzenia niemieckiego, meksykańskiego, hiszpańskiego, rosyjskiego i indochińskiego.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Proklamacje z 11 grudnia ub. r. i 17 stycznia br, rozszerzają i zmieniają znacznie dotychczasowy zakres ceł antydumpingowych na wyroby żelazne i stalowe oraz na powrozy.

WŁOCHY. Ustawa z 16. 12. 35 rozciągnęła wszelkie przepisy dewizowe na kolonje włoskie. Podobnie wszystkie przepisy wykonawcze zostały również na te terytorja rozciągnięte.

Postanowienia dekretu z 20. 11. 35 o płatnościach towarów z krajów sankcyjnych zostały rozciągnięte z dniem 13. II. 36 na Honduras i Irak.

Ustawa z 10 lutego br. ustala wysokość zwrotu cła i podatku od importowanej benzyny, nafty i olejów mineralnych, o ile są one przeznaczone do wyrobu artykułów gumowych i azbestowych oraz lakierów. Jednocześnie wprowadzony został kontyngent wyjątkowy na wwóz azbestu surowego w I-szym kwartale br.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Agent w Tunisie pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich. (E/2215/95/Ch.)

Firma turecka mająca oddział w Palestynie zainteresowana jest zastępstwem interesów polskich eksporterów. (E/3088/95/Ch.)

Firma grecka pragnie reprezentować na tamtejszym terenie firmy, eksportujące wyroby żelazne i drzewne. (E/4162/22/Ch.)

Kupiec zamieszkały w Palestynie pragnie objąć przedstawicielstwa firm z branży metalowej. (E/3892/95/Ch.)

Ruchliwy przedstawiciel w Marokku Hiszpańskiem zainteresowany jest wprowadzeniem towarów polskich na rynek tamtejszy. (E/2505/73/Ch.)

Firma agenturowa pragnie zastępować interesy eksporterów polskich w Portugalji. (E/4037/22/Ch.)

Firma w Bejrucie pragnie nawiązać stosunki handlowe z wytwórniami, któreby mogły jej dostarczyć fajansów sanitarnych. P/4619/65/Ż.

Firma kanadyjska interesuje się zakupem postumentów z alabastru, porcelany. fajansu i szkła. (P/4251/50/Sz.)

Firma amerykańska interesuje się zakupem koszy. (P/3657/49/Sz.)

Firma belgijska poszukuje dostawców drewnianych pałeczek. (P/4778/40/Sz.)

Egipski Departament Zdrowia Publicznego rozpisał na dzień 22 kwietnia 1936 r. przetarg na dostawę naczyń emaljowanych, fajansu stołowego. Formularze przetargowe znajdują się w Instytucie. (P/4766/3M/Ro.)

Egipski Departament Zdrowia Publicznego rozpisał na dzień 4 maja 1936 r. przetarg na dostawę różnych artykułów farmaceutycznych. Formularze przetargowe znajdują się w Instytucie. (P/4768/47/Ro.)

Firma w Bombaju pragnie nawiązać kontakt z firmami zainteresowanemi w eksporcie wyrobów żelaznych — All sorts of Hardware & Galvakised Iron Articles. (P/4845/44/Ro.)

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

UMARZANIE ZALEGŁOŚCI PODATKOWYCH DO KWOTY 400 ZŁ.

Minister Skarbu okólnikiem z dnia 14 lutego r. b. („Dziennik Urzędowy" Ministerstwa Skarbu Nr. 5, poz. 167) polecił Izbom Skarbowym umarzać z urzędu zaległości w podatkach, pochodzących z wymiarów za rok podatkowy 1932 i lata poprzednie (z terminem płatności nie późniejszym, jak 31 grudnia 1933 r.), a figurujące w księgach bierczych w dniu 31 marca 1936 r., o ile ogólna suma tych zaległości w każdym z podatków u poszczególnego płatnika nie przekracza kwoty 400 zł. Umorzenie zaległości dotyczy podatku gruntowego, podatku od nieruchomości, . podatku przemysłowego, pobieranego w formie świa-

dectw przemysłowych, podatku przemysłowego od obrotu, podatku dochodowego, podatku majątkowego, podatku od lokali, od placów budowlanych, przyczem w kwestji dodatków jest miarodajny stan prawny w grudniu ub. r.

Umorzenie zaległości podatkowych powoduje umorzenie przypadających od tych zaległości dodatków państwowych i samorządowych, odsetek oraz kosztów egzekucyjnych.

Umorzeniu podlegają zaległości bez względu na to, czy pochodzą z wymiarów prawomocnych, czy też nieprawomocnych, czy są odroczone lub rozłożone na raty, chociażby celem ich ściągnięcia dokonano zajęcia ruchomości i wierzytelności lub praw majątkowych, albo nawet zabezpieczono je hipotecznie lub w inny sposób.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

NOWA TARYFA KOLEJOWA.

Z dniem 15 marca wchodzi w życie nowa taryfa towarowa PKP. Nowa taryfa towarowa wydana będzie w układzie zmienionym w stosunku do dotychczasowego, a mianowicie składać się będzie z części I A (narazie niezmienionej), zawierającej regulamin przewozów, oraz części I B i II.

Część I B, która już została wydana, zawiera — jak dotąd: postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów, wykaz opłat dodatkowych i w odchyleniu od dotychczasowego układu — tabelę opłat zasadniczych, postanowienia reekspedycyjne i inne przepisy.

W nowej tabeli opłat zasadniczych przy przesyłkach zwyczajnych ustanowione są dla drobnicy — jak dotychczas — trzy klasy taryfowe, oznaczone liczbami rzymskiemi I, II i III, a dla przesyłek wagonowych — klasy oznaczone liczbami arabskiemi 1—16, oraz 3 klasy oznaczone literami A (na przewóz zboża i niektórych wyrobów młynarskich), B (na przewóz niektórych gatunków drewna i wyrobów z nich), C (na przewóz węgla, miału węglowego i koksu).

Stawki taryfowe klas wagonowych zwyczajnych i pośpiesznych stosowane przy obliczeniu przewoźnego za wagę dzielą się w nowej taryfie tylko na dwie rubryki, mianowicie: „a“ do obliczania przewoźnego najmniej za 5.000 kg oraz „b“, najmniej za 10.000 kg. Dotychczasowa rubryka „c“ do obliczania przewoźnego przy przesyłkach o wadze najmniej 15.000 kg, nie została w nowej tabeli opłat przewidziana, zatem przewoźne za te przesyłki obliczane będzie po wejściu w życie

Niemal wszystkie towary, taryfowane do-
nowej taryfy według rubryki „b“.
tychczas przy przesyłkach wagonowych według klas od 1—17, zostały w nowej taryfie w związku z ograniczeniem liczby tych klas do 16 przesunięte o jedną klasę. Mimo to jednak opłaty zasadnicze za przesyłki wagonowe tych towarów przy obliczaniu przewoźnego najmniej za 5.000 kg i 10.000 kg będą według nowej taryfy w porównaniu z dotychczas obowiązującą zniżone do 15 procent. Natomiast dotychczasowe opłaty zasadnicze, pobierane za przesyłkę o wadze najmniej 15.000 kg nie ulegną większym zmianom. Nie zostały jedynie zniżone opłaty zasadnicze, kilku pierwszych klas na krótsze odległości.

Stawki taryfowe przy przewozie przesyłek drobnicowych zwyczajnych obniżone będą jedynie na dłuższych odległościach (powyżej 100 km).

Przy przesyłkach wagonowych zwyczajnych drobiu i zwierząt żywych stawki zasadnicze klasy Z obniżone będą o 30 do 40 procent. Obniżone również stawki klasy A o około 30 procent, klasy B o około 15 procent i klasy C o około 40 proc.

Dla przesyłek pośpiesznych drobnych ustanowiona będzie klasa taryfowa, oznaczona literą P i kl. I drobnicowa, a dla przesyłek pośpiesznych wagonowych — trzy klasy P 1, P 2 i P 3 (dotąd tylko P 1 i P 2), przyczem w obydwu wypadkach opłaty będą niższe od dotychczasowych, zwłaszcza na dalszych odległościach.

Wyżej omówione zniżki dotyczą jedynie opłat klas zasadniczych, których nie należy utożsamiać z taryfami specjalnemi (wyjątkowemi). W nowej taryfie towarowej cz. I B przewidziane zostały nadto znaczne zniżki w zakresie opłat dodatkowych.

Część II taryfy składać się będzie z 6 zeszytów, które zawierać będą: Zeszyt 1 — taryfy specjalne, obowiązujące w obrocie wewnętrznym; zeszyt 2 — taryfy specjalne obowiązujące w obrocie przez granice lądowe; zeszyt 3 — taryfy specjalne obowiązujące w obrocie przez porty w Gdyni i Gdańsku; zeszyt 4 — taryfy specjalne tranzytowe; zeszyt 5 — taryfy specjalne przeładunkowe w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych; zeszyt 6 — taryfy wyjątkowe.

Egzemplarze poszczególnych części i zeszytów można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Kronika

— RYNEK ŚLEDZIOWY W GDYNI. W chwili obecnej tendencja na rynku śledziowym jest mocna nietylko sezonowo, jako w pełni okresu postu, ale i ze względu na ogołocenie rynku z angielskich śledzi, przy braku u nas tej zimy śledzi holenderskich i islandzkich. Te same warunki występują do pewnego stopnia, a częściowo jeszcze ostrzej w innych portach importowych Bałtyku, poza Gdynią i Gdańskiem, w Anglji zaś zapasy tegorocznych połowów zostały również wyczerpane, wobec czego dla uzupełnienia braków w sąsiednich bałtyckich portach dosyłano partje nie z Anglji, lecz z Gdańska.

W tych warunkach, nawet mimo małej chłonności naszego rynku — choć w tym roku większej z powodu braku śledzi holenderskich (niedostarczonych) i islandzkich (nikłe połowy), które zastępywano śledziami angielskiemi, zapasy okazały się niewystarczającemi i wytworzyła się obecnie konjunktura dla śledzi norweskich, również pod postacią imitowanych sposobem solenia śledzi angielskich i islandzkich. Jest to już trzeci rok stosowania na polskim rynku na szerszą skalę tych gatunków śledzi norweskich, które imitują przedniejsze gatunki, zwłaszcza właściwe matjasy. Gatunki te odznaczają się surowszym smakiem, są jednak tańsze znacznie od imitowanych gatunków i jako stała namiastka zaprowadzająca się już nieźle na naszym rynku. Można przewidywać, że rozpowszechnienie tych gatunków u nas dalej się rozwinie.

Ostatnie notowania śledziowe w porcie rybackim w Gdyni za całą beczkę śledzi solonych, ocloną, wagonowo — były:

1. Polskie połowy „Mewy“ — wyczerpane.

2. Importowane yarmouth I trade: small matties 72 złote, matties 77, matfulls 77. Takież ordinary: small matties 68, matties i matfulls 72.

3. Szkockie I trade: matties 76, matfulus 76. Crown: matties 70, matfulls 67.

4. Szkockie matjasy: (za dwie półbeczki) Stornoway matjes — medium 115, selected 125, large 135. Lerwick matjes: medium 110, selected 120.

5. **Islandzkie matjasy:** Faxa 82.

6. **Norweskie śledzie:** Sloe 40, Vaar 36, normatjes 63, fethering - matjes 66. Norweskie lekko solone: Sloematjes od 45 do 60, schneideheringe 84.

— **RYBY MROŻONE I ŚWIEŻE IMPORTOWANE.** Za ryby świeże i mrożone, oclone, franco wagon Gdynia płacono: Norweskie dorsze zamrożone, za 2 skrzynie 100 kg netto (czyszczone) 80 zł, norweskie śledzie mrożone za 2 skrzynie 100 kg netto 29, za norweskie śledzie świeże w lodzie, za 100 kg netto 31, za angielskie śledzie świeże w lodzie gatunku „Lochfein“ za 100 kg 65.

— **RYBY POLSKICH POŁOWÓW.** Szproty świeże płacono rybakom za 50 kg 3,— do 2,50 zł, za dorsze bornholmskie nieoczyszczone 10,— zł za 50 kg.

Dorsze oczyszczone bez głów: płacono firmom 30 zł za 50 kg netto. Flądry-stornie z połowów bornholmskich; firmom płacono 50 zł za 50 kg. Flądry-szole z tychże połowów: płacono firmom 30 zł za 50 kg.

— **OBROTY RYBNE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM.** Ogółem w lutym przeszło przez port w Gdyni 6.332 t. towarów rybnych, w tem 2.586 ton z połowów przybrzeżnych, 3.287 t. ryb morskich importowanych przez port rybacki i 459 t. ryb i towarów rybnych importowanych przez port handlowy.

— **W GDAŃSKU FABRYKUJĄ JUŻ T. ZW. NORWESKIE SARDYNKI.** W Gdańsku, w zabudowaniach dawnej fabryki Mix & Lück uruchomiono produkcję t. zw. sardynek norweskich, to znaczy w danym wypadku szprotów w puszkach i oliwie, imitujących konserwy sardynek. Przystąpiono również do fabrykacji puszek dotąd nie produkowanego w Gdańsku typu.

Jest to pierwsza fabryka norweskich sardynek w granicach polsko - gdańskiego obszaru celnego. W Polsce, mimo niewspółmiernie większej ilości łowionych szprotów i istniejącego od lat przemysłu konserw szprotowych takiej produkcji dotąd niema.

WYSTAWY I TARGI

XVI TARGI BRUKSELSKIE.

Otwarcie XVI Targów brukselskich nastąpi 2 kwietnia r. b. w pawilonach głównych pozostałych po wystawie wszechświatowej 1935 r.

Targi będą trwały 15 dni i obejmą następujące działy: produkty spożywcze, przemysł metalurgiczny, konstrukcje mechan., przemysł budowlany, przemysł i produkty chemiczne, skórzany, przemysł tekstylny, szkło i ceramika, przemysł meblarski i dekoracyjny, produkty rolne itd.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	16. 3.	Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	18. 3.
s/s CAPELLA*	23. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	25. 3.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I.	21. 3.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	16. 3.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	18. 3.
s/s CAPELLA*	23. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	25. 3.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	22. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 3.
s/s SKJOELD	12. 4.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 4.
		ŁOTWA		
s/s URANUS*	16 3.	**Ryga**		
s/s SIRIUS*	23. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	16. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s SIRIUS*	23. 3.
		Ryga		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	15. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	co 2 tygodnie		1. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	15. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		1. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	21. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	21. 3.
	2. 4.	co 8 dni		2. 4.
s/s MAGNUS	22. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 3.
s/s SKJOELD	12. 4.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 4.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	21. 3.	**Stockholm — Norrköping**		
	4. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	24. 3.
		co 14 dni		7. 4.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	21. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	21. 3.
	2. 4.	co 10 dni		2. 4.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	30. 3.
	14. 4.	co 2 tygodnie		14. 4.
s/s BLENDA	23. 3.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	25. 3.
	6. 4.	co 2 tygodnie		8. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	16. 3.	*(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	16. 3.
s/s EGON	23. 3.	co tydzień	s/s EGON	23. 3.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s INDALSÄLFVEN	17. 3.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s INDALSÄLFVEN	17. 3.
s/s HELENE RUSS	21. 3.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s HELENE RUSS	21. 3.
s/s ALEXANDRA	24. 3.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	24. 3.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	16. 3.
s/s URANUS*	16 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	23. 3.
s/s SIRIUS*	23. 3.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	18. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	19. 3.
	25. 3.	co tydzień		26. 3.
	1. 4.			2. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 26. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 26. 3.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	17. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	17. 3.
s/s AKERSHUS	24. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	24. 3.
s/s BRISK	31. 3.		s/s BRISK	31. 3.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	24. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LUNA	20. 3.
s/s JAEDEREN	7. 4.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	30. 3.
			s/s JAEDEREN	13. 4.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	22. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	26. 3.
		co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	19. 3.
s/s BALTROVER*	13. 3.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	15. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	19. 3.
s/s LWÓW*	22. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	26. 3.
		Manchester/Liverpool		
s/s HINDSHOLM	23. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HINDSHOLM	23. 3.
s/s TAARNHOLM	30. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s TAARNHOLM	30. 3.
		Leith/Grangemouth		
s/s MINORCA	21. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MINORCA	21. 3.
s/s HAARLEM	28. 3.	co tydzień	s/s HAARLEM	28. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s FAUNA	17. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s FAUNA	17. 3.
s/s AMAZONE	24. 3.	co tydzień	s/s AMAZONE	24. 3.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	17. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	18. 3.
s/s PUCK	24. 3.	co tydzień	s/s PUCK	25. 3.
s/s FORTUNA	19. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	19. 3.
s/s JUNO	25. 3.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	25. 3.
s/s BUSSARD	26. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	26. 3.
s/s BUTT	6. 4.	co 10—11 dni	s/s BUTT	6. 4.
s/s WIBORG	ok. 19. 3.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 19. 3.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	17. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	18. 3.
s/s HEL	24. 3.	co tydzień	s/s HEL	25. 3.
s/s BUSSARD	26. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	26. 3.
s/s BUTT	6. 4.	co 10—11 dni	s/s BUTT	6. 4.
		(Rummel & Burton)	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	24. 3.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	28. 3.
	7. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		11. 4.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	22. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 3.
s/s SKJOELD	12. 4.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 4.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	28/30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s TANGER	28/30. 3.
s/s SEVILLA	11. 4.	co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	11. 4.
		Valencia — Barcelona		
—		***Polska Agencja Morska (P. A. M.)*** co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
m/s SICILIA	19. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s ALBANIA	25. 4.	co 2 tygodnie	s/s PALERMO	25. 3.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	25. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	25. 3.
		co miesiąc		
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
—		*(Rummel & Burton)*	—	
		co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VASALAND*	22. 3.			
m/s ERLAND*	30. 3.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s GOTLAND	28. 3.
m/s VIKINGLAND	4. 4.	co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND	4. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
-		*(Rummel & Burton)*	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SARMACJA	13. 4.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)*	s/s SARMACJA	20. 4.
		co 5 tygodni		

B. Porty dalsze

Przyjazdy do Gdyni		KRAJE I PORTY	Odjazdy z Gdyni	
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s ARGOSY*	21. 3.	*(American Scantic Line)*	s/s MINNEQUA	19. 3.
s/s SCANMAIL	4. 4.	co tydzień	s/s CLIFFWOOD	26. 3.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	21. 3.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI	28. 3.
		co 2—4 tygodnie		6. 5.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	28/30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s TANGER	28/30. 3.
s/s SEVILLA	11. 4.	co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	11. 4.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires	m/s SANTOS	16. 3.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	m/s VALPARAISO	20. 4.
m/s PACIFIC	8. 4.	co 3 tygodnie		
s/s NAVIGATOR	27. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s COMETA	24. 3.
s/s KASTELHOLM	16. 4.	co 2 tygodnie	s/s NAVIGATOR	18. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 23. 4.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 4. s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
m/s KAAPAREN 30. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN 30. 3.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF EASTBOURNE 4. 4. m/s STENTOR 23. 4.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA 31. 3.
m/s UDDEHOLM 17. 3. m/s TORTUGAS 23. 3. m/s LAGAHOLM 3. 4.	PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TAMPA 16. 3.
s/s CARDONIA 27. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HOBOMAC 3. 4.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 marca:

s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) z bawełną, PAM.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, P. Z. K. B.

s/s BRISK lin. z portów wschodnio - norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

m/s UDDEHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s INDALSÄLFVEN lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.

s/s FAUNA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HERO lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s VARDEFJELL po węgiel, M. E. W.

18 marca:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

19 marca:

m/s SICILIA lin. z portów zach.-śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga. Am.

Scantic Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s ERNST H. STINNES 11 po węgiel. PAM.
s/s CIMBRIA po węgiel, MEW.

20 marca:

s/s MAIA lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s LUNA lin. po ładunek do portów zach. Norwegji. Bergenske.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s ALSTERN po węgiel, Bergenske.
s/s ILISSOS po węgiel, PAM.
s/s MARX po węgiel, PAM.

21 marca:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pas. i towarami. Gdynia — Ameryka Lin. Żeglugowe.
s/s TANGER lin. portugalsko - marokkańska dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s ARGOSY lin. z N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s CHRISTIAN RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wsch. szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s MINORCA lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, PAM.

22 marca:

m/s VASALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.-Levant.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania. Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania. Reinhold.

23 marca:

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania. Behnke & Sieg.
s/s SIRIUS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s SKODSBORG po węgiel, MEW.
s/s FINLAND po węgiel, PAM.

24 marca:

m/s COMETA lin. po ładunek do Rio, Santos. Buenos Aires, Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Havre po emigrantów, Polbrit.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Hull. Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s AKERSHUS lin. z portów wsch. norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s URSA lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.

25 marca:

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu tylko dla wyładawania, Bergenske.
s/s BROCHOLM lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PALERMO lin. zach. śródziemnomorska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s LINDENAU nowa lin. po ładunek do Bristolu. Bergenske.
s/s RIGMOR ze złomem, PAM.

26 marca:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładowania i załadowania, Prowe.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyład. i załadowania, Reinhold.

Zagadnienie tranzytu owoców i towarów kolonjalnych przez Gdynię

Sprawa tranzytu owoców południowych i towarów kolonjalnych przez Gdynię, jako mająca bardzo poważne znaczenie dla rozwoju portu gdyńskiego i jego obrotów w handlu zagranicznym, nie jest ani dostatecznie znana, ani też traktowana w odpowiedni sposób przez wszystkie czynniki zainteresowane do rozważań nod tą sprawą, podchodzi się u nas zupełnie z innego punktu widzenia, niż w portach obcych. Mianowicie, gdy w innych krajach, tak czynniki państwowe, jak również wszystkie organizacje i sfery gospodarcze, reeksport (tranzyt) tych artykułów wszelkiemi siłami popierają, to u nas natrafia on na szereg poważnych utrudnień.

Grupa owoców południowych i towarów kolonjalnych, jakkolwiek pod względem ilości (tonażu) nie jest wielka, to jednak ze względu na swą wysoką wartość odgrywa poważną rolę w obrotach importowych portów zagranicznych. Handel owocami południowemi oraz towarami kolonjalnemi, popierany i otoczony specjalną opieką przez czynniki państwowe i sfery gospodarcze, przyczynił się w znacznym stopniu do rozkwitu nawet tak wielkich portów jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpja, Londyn itd. Handel importowy tych portów dzięki utrzymywaniu ożywionych stosunków handlowych z krajami południowemi i egzotycznemi zaopatrywał we wspomniane artykuły nietylko kraje środkowej Europy, ale także kraje skandynawskie i bałtyckie.

Udział importu owoców i towarów kolonjalnych w ogólnym imporcie polskim oraz w imporcie przez Gdynię w ciągu trzech lat ostatnich uwidoczniony jest w tabeli następującej:

na i gdyby firmy gdyńskie nie były zmuszane do ograniczania swej działalności jedynie do obsługi rynku krajowego. Bardziej liberalne traktowanie tego handlu umożliwiłoby przekształcenie Gdyni z portu przeładunkowego na port rozdzielczy i to nietylko dla rynku wewnętrznego, ale także rynków zagranicznych, grawitujących ku portowi gdyńskiemu.

Handel polski, pomimo, iż sprowadza owoce południowe i towary kolonjalne w dużej ilości bezpośrednio z krajów produkcji, to jednak przy dokonywaniu zakupu tych artykułów korzysta jeszcze w wielu wypadkach z pośrednictwa obcego, osiadłego w portach innych krajów. Czyni to z braku odpowiednich stosunków handlowych z krajami produkcji odnośnych towarów, bądź też z braku kapitałów, potrzebnych dla sfinansowania tranzakcji. Na skutek tego przewleka się proces powstania w Gdyni wielkiego handlu zamorskiego i stworzenie z niej bazy operacyjnej dla krajów rozległego zaplecza.

Kwestja tranzytu owoców południowych, była przedmiotem rozważań gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej już wielokrotnie: Izba gdyńska już w r. 1932, t. j. wtedy, gdy pomiędzy Czechosłowacją a Niemcami zaistniał konflikt gospodarczy, zwracała się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o rozwiązanie sprawy tranzytu do tego kraju. Firmy importowe czeskie same narzucały się firmom polskim do wejścia z niemi w stosunki handlowe. Niestety, nie mogliśmy wówczas wykorzystać nadarzającej się sposobności przerzucenia tranzytu owoców do Czechosłowacji z Hamburga na Gdynię, z powodu braku odpowiedniej ilości

(w tys. ton i złotych; na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)

Lata	Ogólny import do Polski		Import przez Gdynię		Owoce i towary kol. przez Gdynię		Stos proc. owoców i tow. kolon. do ogólnego importu		Stos. proc owoców i tow. kolon. do importu przez Gdynię	
	ton	wartość	ton	wartość	ton	wartość	ton	wartość	ton	wartość
1933	2356,4	826,994	699,0	297,156	33,1	28,129	1,4%	3,4%	4,7%	9,8%
1934	2555,3	798,760	776,1	385,180	46,2	30,835	1,9%	3,8%	6 %	8 %
1935	2572,4	859,545	865,7	450,335	90,9	60,108	3,5%	7 %	10,5%	13,4%

Z powyższych danych wynika, że import owoców i towarów kolonjalnych dla konsumcji na rynku krajowym odgrywa w obrotach portu gdyńskiego dość poważną rolę, obroty portu znacznieby wzrosły, gdyby dynamika handlu portowego temi artykułami nie była hamowa-

firm handlowych, które mogłyby były zająć się wówczas tranzytem owoców południowych i egzotycznych oraz braku odpowiednich magazynów celnych i wolnej strefy, gdzie można byłoby przechowywać importowane owoce i z łatwością dokonywać manipulacyj, zwią-

zanych z oglądaniem, sortowaniem, próbobraniem i przepakowywaniem towaru, itp. Pozatem w dużym stopniu uniemożliwiły rozwiązanie u nas tego zagadnienia obowiązujące wówczas taryfy opłat: portowych, magazynowych i kolejowych, które były znacznie wyższe od opłat, pobieranych w Hamburgu, oraz, o ile chodzi o pomarańcze i mandarynki hiszpańskie, wysokie cło, pobierane przy imporcie tych artykułów dla rynku wewnętrznego. Nie pozwalało to importerom gdyńskim na angażowanie się w większe tranzakcje z eksporterami hiszpańskimi, gdyż ryzyko ze sprowadzaniem do Polski (Gdyni) większych ilości pomarańcz i mandarynek było wówczas zbyt wielkie. Nadmienić jeszcze należy, że oprócz 2 firm gdyńskich, firmy importowe z Katowic, Warszawy, Krakowa itd., nie interesowały się wówczas tranzytem owoców przez Gdynię. Gdyby w Gdyni, w r. 1932 względnie 1933 było tyle firm importowych, co obecnie, to bylibyśmy po usunięciu braków magazynowych oraz częściowem obniżeniu taryf portowych, magazynowych i kolejowych, zdobyli z łatwością rynek Czechosłowacji na owoce amerykańskie i hiszpańskie.

W r. 1933 importerzy czechosłowaccy wysunęli wobec firm importowych polskich konkretne propozycje zajęcia się tranzytem jabłek amerykańskich do Czechosłowacji. Pozatem istniały możliwości tranzytu winogron i innych owoców z krajów bałkańskich do krajów skandynawskich. Niestety sprawa zorganizowania tranzytu tych artykułów rozbiła się spowodu nieprzydzielania przez Ministerstwo P. i H. zainteresowanym firmom gdyńskim większego kontyngentu na wwóz tych owoców do kraju. Należy bowiem zaznaczyć, że przy reeksporcie owoców, importer musi sprowadzić do portu rozdzielczego różne gatunki, szczególnie, o ile chodzi o jabłka i pomarańcze, w porcie je wysortować i reeksportować tylko te gatunki, na które jest zapotrzebowanie na odbiorczym rynku zagranicznym. Pozostałym towarem musi mieć możność dysponowania, jako towarem importowym dla ulokowania na rynku wewnętrznym.

Pomimo usunięcia niedomagań technicznych, częściowego obniżenia w Gdyni taryfy portowej, przeładunkowej i magazynowej dla towarów tranzytowych oraz zwiększenia się liczby firm importowych, sprawa tranzytu owoców nie posunęła się dużo naprzód. Żaden bowiem z importerów nie chce bez zapewnienia mu pewnego ekwiwalentu za ewentualne straty na reeksporcie zaangażować się w większych tranzakcjach tranzytowych. Dowodem tego są znikome cyfry dokonanego tranzytu. I tak w roku 1934 reeksportowano zaledwie 465 ton rozmaitego rodzaju owoców południowych do Austrji, Czechosłowacji, Niemiec a nawet do Holandji i Anglji.

W roku 1935 reeksport wzrósł sześciokrotnie, osiągnął jednak niewysoką liczbę 2.604 ton, zwrócić przytem należy uwagę, że złożyły się na nią normalne tranzakcje tranzytowe do Czechosłowacji. wynoszące około 1.100 ton pomarańcz, jabłek i cytryn, 240 ton pomarańcz do Austrji i drobniejsze partje do Finlandji i Szwecji.

Pozatem reeksportowano śliwek amerykańskich w stanie uszlachetnionym około 180 ton do krajów bałkańskich oraz pewne ilości bananów zielonych do Litwy.

Zaznaczyć jednak należy, że jedynie tranzyt jabłek kalifornijskich do Austrji, Czechosłowacji i Szwecji oraz pomarańcz i mandarynek hiszpańskich i palestyńskich do Austrji, Czechosłowacji i Finlandji oraz śliwek amerykańskich i bananów zielonych można uważać za normalny. Natomiast tranzyt dokonany do innych krajów, jak Anglji, Holandji i Niemiec, był tranzytem konjunkturalnym, wywołanym nagromadzeniem w porcie nadmiernych ilości pomarańcz, niepokrytych pozwoleniem przywozu dla obrotu wewnętrznego.

Obecnie reeksportem owoców zajmują się w Gdyni 4 firmy, inne natomiast szczególnie osiadłe wewnątrz kraju, jak dawniej, tak i nadal nie okazują żadnego zainteresowania w tym kierunku.

O ile chodzi o reeksport towarów kolonjalnych, to w tym dziale firmy polskie dotychczas wogóle nic nie zrobiły.

Zasady konserwowania owoców

W krajach, gdzie sadownictwo i przetwórczy przemysł owocowy odgrywają poważniejszą rolę w całokształcie gospodarki narodowej, prowadzone są od lat intensywne doświadczenia nad sposobami konserwowania, składowania i przechowywania owoców w stanie surowym. Wiadomo bowiem, że nawet takie rodzaje owoców, jak jabłka lub gruszki, a więc o bardziej zwartej konsystencji, ulegają po pewnym czasie zepsuciu i nie nadają się do spożycia w stanie surowym. Oczywiście każdy rodzaj jabłka lub gruszki ma swój czasokres, w którym nie poddaje się rozkładowemu działaniu drobnoustrojów, tem niemniej pozbawiony specjalnych zabiegów traci swoje walory, a więc wygląd, świeżość, słodycz, soczystość, aromat itp., a te właściwości decydują o gatunku produktu.

Doświadczenia, czynione zagranicą nad sposobami konserwowania owoców mają na celu zapewnienie konsumentowi spożycia owoców w stanie surowym i świeżym przez możliwie najdłuższy okres roku, od starych zbiorów do nowych, a to z tego względu, iż war-

tość odżywcza surowego owocu jest znacznie wyższa niż przerobionego, gdyż zawiera stosunkowo więcej nietkniętych procesem przerobu (gotowania, smażenia, parowania) witamin, potrzebnych organizmowi ludzkiemu.

Ze zrozumiałych względów największe natężenie pracy na tem polu prowadzą państwa posiadające szeroko rozbudowany przemysł owocowy, możliwości produkcyjne, które znacznie przewyższają potrzeby krajowego rynku i siłą rzeczy zmuszają go do ekspansji na rynki obce. Zdobycie rynku obcego dla owocu nie jest rzeczą ani prostą ani też łatwą.

Artykuł ten, jeżeli chodzi o jabłka i gruszki, dojrzewa wszędzie mniej więcej w tym samym czasie, a przedewszystkiem w tych krajach, które mają warunki do racjonalnej uprawy i kultywacji tych owoców. Chcąc zatem zdobyć obcy rynek należy przeczekać okres, stosunkowo dość długi podaży, zaspakajającej przeważnie lokalne potrzeby, własnego zbioru i dopiero po jego wyczerpaniu się można skutecznie ubiegać się o uplasowanie importowanego towaru. Minęły te czasy, gdy dostawcami owoców byli tylko Amerykanie. Obecnie kilkanaście krajów eksportuje ten artykuł, zaostrzając i tak już silną konkurencję. W rezultacie szanse zwycięstwa ma eksporter, oferujący owoc najdłużej i najlepiej przechowany.

Najciekawsze rezultaty żmudnych i długoletnich doświadczeń osiągnięto w kalifornijskim Instytucie Rolniczym w Ames. W specjalnie wybudowanych chłodniach konserwowano kilkanaście gatunków jabłek i gruszek, stosując przytem różną skalę temperatur, przewiewu powietrza i wilgoci.

Przy badaniu okazało się, że tylko ten owoc posiada szanse długotrwałego składowania, który nie uległ najmniejszemu uszkodzeniu podczas zdejmowania z drzew, czyszczenia, pakowania lub transportu. Najmniejsze uderzenie, zadraśnięcie lub zgniecenie powodowało w rezultacie szybkie psucie się owocu, mimo, że równie troskliwie był poddawany konserwacji. Z tego wynika, że w większości wypadków nawet w najlepiej urządzonych chłodniach i przy najbardziej starannej konserwacji nie zapobiegnie się szybkiemu psuciu się owoców, jeżeli stan ich przed zamagazynowaniem nie był najlepszy. Stopniowo dochodzimy do kardynalnych warunków i zasad racjonalnego konserwowania owoców.

Przedewszystkiem należy dążyć do tego, by owoc bezpośrednio po zbiorze, zdjęciu z drzewa w stanie najlepszym został zamagazynowany w chłodni. Przy układaniu przestrzegać należy dostatecznie wielkich odstępów między każdem jabłkiem lub gruszką, potrzebnych do zapewnienia normalnego przepływu świeżego powietrza i osiągnięcia równomiernej temperatury dla całej powierzchni owocu.

Przepływ świeżego powietrza ułatwia oddychanie owocom oraz utrzymanie jednostajnej temperatury w pomieszczeniu, co odgrywa decydującą rolę przy konserwacji. Z uwagi na to, że przy konserwacji różnych rodzai i gatunków owoców, nie można stosować szablonowej skali temperatur, należy dla każdego rodzaju jabłek lub gruszek stosować inną temperaturę. Według najnowszych badań zostało stwierdzone, iż przy konserwacji jabłek najlepsze rezultaty osiąga się w temperaturze od +2 do +2,5 stopni Celsjusza. Przy wymienionej temperaturze jabłka osiągają dobry kolor i aromat, oraz odporność na zepsucie. W temperaturze tej również lepiej konserwują się gruszki, uzyskując przy tem powabny kolor.

Owoce przejrzałe lub uszkodzone podczas zbioru, a więc bardziej podatne procesowi rozkładu i gnicia można w dobrym stanie stosunkowo najdłużej przechować w temperaturze niższej, a mianowicie około 0 stopni. Owocowe dojrzałe, a tembardziej przejrzałe, oddychają intensywniej, niż zielone, przyśpieszając proces fermentacji i z tego względu jedynie pozostawanie w możliwie najniższej temperaturze może je uchronić od szybkiego i całkowitego zepsucia. Widzimy więc, że nie można szablonowo stosować wysokości temperatury dla wszystkich owoców i w każdym poszczególnym wypadku wskazanem jest przeprowadzić próby, jeżeli chce się osiągnąć z czasem najlepsze rezultaty.

Również ważną rolę przy konserwacji owoców odgrywa stopień wilgotności powietrza w chłodni. Zasadą naczelną jest, by przy składowaniu miękkich owoców wilgotność była mniejsza niż w innych wypadkach. jednak zawsze należy dążyć do takiego stopnia wilgotności powietrza, w której nie nastąpi rychłe wyschnięcie owoców. Ponieważ stosunek wilgotności powietrza do jego temperatury jest naogół relatywny, można dla poszczególnego wypadku dokładnie obliczyć procentowe nasilenie wilgotności.

Przy temperaturze +2,5 stopnia Celsjusza wilgotność powietrza nie powinna przekraczać 90% i ta ilość właśnie jest najbardziej odpowiednia dla konserwacji.

Niemniej decydującym czynnikiem skutecznej konserwacji owoców jest czas, w którym rozpoczęto składowanie. Jeżeli zaczniemy konserwację natychmiast po zdjęciu z drzewa, obniżając stopniowo temperaturę i stopień wilgotności, to przy temperaturze od +2 do 10 stopni owoc wytrzyma przeciętnie 3 miesiące, a przy 0 do +2 C. nawet pięć miesięcy. W każdym wypadku owoc poddany konserwacji bezpośrednio po zbiorze zyskuje minimum dwa miesiące, jako artykuł zdatny do konsumcji i sprzedaży.

I wreszcie ostatnią zasadą, którą należy przestrzegać przy racjonalnem manipulowaniu z owocem jest zakończenie procesu skła-

dowania i ekspedycja towaru na rynek. Przy pakowaniu owoców do skrzyń lub beczek, jeszcze raz przegląda się dokładnie towar, przyczem w pomieszczeniach, gdzie odbywa się pakowanie, stopniowo podnosi się temperaturę, ażeby uniknąć gwałtownej zmiany powodującej szybsze dojrzewanie owocu, a równocześnie i psucie jego. Łagodne podwyższanie temperatury do poziomu na wolnem powietrzu, zapobiegnie wyżej wspomnianemu zjawisku.

Stosując te zasady osiągnie się niewątpliwie poważne korzyści, co zwłaszcza dla polskiego sadownictwa nie powinno być obojętnem, jeżeli zważymy na jak niskim znajduje się ono poziomie.

Kronika

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 5 do 15 marca nie zanotowano większego ruchu na gdyńskich aukcjach pomimo, że zarówno firmy aukcyjne jak i importerzy otrzymali ostatnio większe przydziały na pomarańcze hiszpańskie, które osiągnęły na jednym z przetargów Gdyńskich Targów Owocowych dawno już nie notowane ceny.

Mocna tendencja na hiszpańskim rynku eksportowym i stałe podnoszenie ceny przez tamtejszych plantatorów zapowiadają, że pomarańcze tego kraju mogą uzyskać kilkanaście lub kilkadziesiąt nawet punktów więcej niż dotychczas. Przedsmak hossy można było zaobserwować na przetargu Gdyńskich Targów Owocowych, kiedy to poraz pierwszy w tym roku nabywcy z całą namiętnością walczyli o każdą partję licytowaną.

Poza Gdyńskiemi Targami Owocowemi, *Bałtyckie Aukcje Owocowe* urządziły przetarg w dniu 11. III., podczas którego sprzedano tylko 200 skrzyń hiszpańskich pomarańcz gatunku blood oval po cenie 1.08 gr za kilogram.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A. w Gdyni wystawiły w dniu 12 marca:

1.454 skrzyń pomarańcz palestyńskich
836 skrzyń pomarańcz palestyńskich
600 skrzyń cytryn hiszpańskich.

Przetarg odbył się przy licznym i ożywionym udziale kilkudziesięciu kupców z całej Polski, którzy, przeczuwając mocną tendencję na oferowane towary, nie wstrzymywali się od zawierania nawet takich tranzakcyj, które jeszcze przed kilku dniami nie byłyby do pomyślenia, płacono bowiem za 1 kg hiszpańskich pomarańcz od zł 1,15 do zł 1,16, za skrzynię cytryn hiszpańskich przeciętnie 59 zł, a za 1 kg pomarańcz palestyńskich od zł 1,14 do zł 1,18 w zależności od gatunku towaru.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy kolonjalne w pierwszej dekadzie marca notowały za niżej podane towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów firm w Gdyni.

Kawa brazylijska surowa:

gat. Victoria 7	zł 3,75	za 1 kg
„ Santos	zł 4,55	za 1 kg
„ Rio	zł 3,80	za 1 kg

Kawy surowej — niebieskiej nadal brak na rynku.

Herbata:

gat. Sumatra	zł 12,50—	za 1 kg
„ Ceylon	zł 13,30—14,50	za 1 kg
specj. mieszanka	zł 15,00—17,00	za 1 kg
Kwiat herbaciany	zł 24,00—26,00	za 1 kg
Pieprz czarny	zł 5,10— 5,15	za 1 kg
„ biały	zł 5,95—	za 1 kg
Cynamon:		
gat. Lignea	zł 8,00— —	za 1 kg
„ Vera	zł 9,00— —	za 1 kg
Liście bobkowe	zł 2,70— —	za 1 kg
Kwiat muszkatowy	zł 11,50— —	za 1 kg
Gałka muszkatowa	zł 6,60— —	za 1 kg
Rodzynki elemskie	zł 1,60— 1,65	za 1 kg
Sułtanki kalifornijskie	zł 2,15— 2,20	za 1 kg
Sułtanki greckie	zł 2.00— 2,05	za 1 kg
Figi suszone zależnie od gatunku	zł 1,10— 1,20	za 1 kg
Koryntki zależnie od gatunku	zł 1,30— 1,35	za 1 kg
Migdały słodkie zwykłe		
Migdały słodkie przebierane	zł 6,30— 6.90	za 1 kg
Migdały słodkie olbrzymie	—	
Oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania	zł 3,30— 3,70	za 1 kg
Banany gatunek I	zł 2,40	za 1 kg
Banany gatunek II	zł 1.60	za 1 kg
Cytryny hiszpańskie 504-ki	zł 63,00—65,00	za skrzynię
Cytryny hiszpańskie 360-ki	zł 58,00—60,00	za skrzynię
Cytryny włoskie zakazane do przywozu		
Pomarańcze palestyńskie	zł 1,15—1,18	za 1 kg
Pomarańcze hiszpańskie	zł 1,14—1,16	za 1 kg

Grapefruit's nie były notowane.

Wymienione ceny dotyczą towaru oclonego.

PLAN ZORGANIZOWANIA FABRYKI KONSERW OWOCOWYCH W GDYNI.

Szybki rozwój Gdyni jako wielkiego ośrodka handlu owocowego zwrócił uwagę pewnych kół gospodarczych na możliwość uruchomienia, prawdopodobnie jeszcze w bieżącym roku, fabryki konserw owocowych. Inicjatorzy powyższego przedsięwzięcia słusznie liczą na poważne możliwości zbytu zarówno we-

wnątrz kraju, jak też w państwach nadbałtyckich. Projektowane jest wytwarzanie kilkunastu rodzai i gatunków konserw, marynat i powideł. Przy produkcji zostaną uwzględnione surowce krajowego pochodzenia, jak jabłka, śliwki, gruszki, różne jagody oraz owoce importowane, przedewszystkiem pomarańcze, banany i ananasy.

Uruchomienie na terenie Gdyni fabryki konserw owocowych może stać się przełomowym momentem w polskiem sadownictwie i handlu owocowym. Dotychczas Gdynia jako rynek owocowy, szła w kierunku koncentracji importu owoców południowych i egzotycznych, nie uwzględniając w swych obrotach prawie zupełnie produktów krajowego pochodzenia. Z chwilą jednak uruchomienia fabryki konserw zajdzie potrzeba ściągania surowca z całego kraju i wówczas można będzie wszcząć akcję w kierunku wywozu zagranicę lepszych gatunków krajowych owoców, a przedewszystkiem jabłek i gruszek, na które przy odpowiedniem ujęciu sprawy możnaby znaleźć zbyt w krajach skandynawskich.

Kronika zagraniczna

Import owoców południowych i egzotycznych do krajów północnej Europy, Szwecji, Norwegji i Danji, w roku 1935 wyniósł ca 114.000.000 kg, wykazując w porównaniu z poprzednim (1934) spadek, zapoczątkowany już w roku 1931, gdy importowano do tych krajów 156.000.000 kg.

Import owoców do tych krajów, a nadewszystko do Szwecji, powinien nasz rynek owocowy w Gdyni specjalnie interesować, z uwagi na możliwości przynajmniej częściowej obsługi. Już w ub. roku zostały zapoczątkowane stosunki handlowe ze szwedzkiemi firmami owocowemi, które nabyły w Gdyni 825.000 kg mandarynek i 15.000 kg jabłek kalifornijskich. Wprawdzie były to tranzakcje wybitnie konjunkturalne, jednak można przypuszczać, że właśnie Szwecja z uwagi na obsługiwanie przez liczny jej tonaż portu gdyńskiego, będzie korzystała z młodego rynku owocowego, jakim jest Gdynia. O tem by z portu gdyńskiego móc obsługiwać Norwegję lub Danję w ten artykuł narazie trudno mówić, choć sprawa ta nie jest niemożliwa. Brać można również pod uwagę: Finlandję, Łotwę, Estonję i Litwę, pomimo, że kraje te, za wyjątkiem Finlandji konsumują stosunkowo niewielkie ilości owoców południowych.

Przechodząc do sprawy rynku szwedzkiego, norweskiego i duńskiego, postaramy się podać możliwie najwierniejsze liczby dotyczące sprowadzanych przez nich owoców południowych i egzotycznych. Ze zrozumiałych względów liczby globalne, importowanych przez te kraje owoców nie będą zbyt wielkie, w liczbach absolutnych, jednak relacja w stosunku do ilości mieszkańców wykazuje znaczną konsumcję na głowę ludności. Pod względem ilości importowanych owoców, na pierwszem miejscu stoi Szwecja z poważną liczbą 66.456.000 kg, na drugiem Norwegja z 31.205.000 kg i na ostatniem Danja z 16.488.000 kg.

Szwecja liczy obecnie ca 6.500.000 mieszkańców, w liczbie których znajduje się kilkaset tysięcy mieszkańców, należących do plemion, zamieszkałych na Północy. Jeżeli mimo tak niewielkiej ilości mieszkańców, kraj ten importował przeszło 66.000.000 kg różnych owoców południowego i egzotycznego pochodzenia to należy dopatrywać się przyczyny tego nietylko w liberalnem traktowaniu handlu owocowego przez czynniki rządowe, ale również w wielkiej konsumcji tego artykułu wynoszącej prawie 10 kg na jednego mieszkańca w stosunku rocznym, a zatem więcej niż spożywa przeciętnie jeden Niemiec. Pod tym względem Szwecja ustępuje nieznacznie Norwegji, w której spożycie owoców południowych jabłek, gruszek, pomarańcz, bananów i winogron wynosi ca 11 kg na jednego mieszkańca.

Celem zilustrowania ilości owoców importowanych do Szwecji i przeprowadzenia porównania z obrotami w poprzednich latach, a zwłaszcza z rekordowym rokiem 1931, w którym import tego towaru wyniósł ca 75.000.000 kg (więcej niż nasz rekordowy rok 1935 — ca 74.000.000 kg — podajemy zestawienie liczbowe za okres ostatnich pięciu lat.

	1931	1932	1933	1934	1935
jabłka	17,764 T.	17,116 T.	9,616 T.	11,821 T.	12,661 T.
grusze	12,249 „	5,109 „	4,100 „	5,368 „	4,189 „
winogrona	2,130 „	1,928 „	1,644 „	2,182 „	4,749 „
cytryny	2,332 „	2,025 „	2,259 „	2,213 „	2,314 „
pomarańcze	27,772 „	26,166 „	32,977 „	34,273 „	34,407 „
banany	12,673 „	10,048 „	7,305 „	7,197 „	8,146 „
razem	74,917 ton	62,392 ton	57,811 ton	63,054 ton	66,456 ton

Z powyższego zestawienia wynika, że największą popularnością na rynku szwedzkim, podobnie jak i w innych krajach cieszą się pomarańcze, import których wyniósł poważną, jak na wskazaną liczbę mieszkańców, ilość 34.407.000 kg, a więc prawie tyle, co import te-

go artykułu do Polski, państwa sześciokrotnie liczebniejszego niż Szwecja. Głównym dostawcą pomarańcz dla Szwecji jest w dalszym ciągu Hiszpanja, która w roku ostatnim dostarczyła na ten rynek przeszło 70% całego wwozu. Resztę nabyto częściowo w U. S. A., Palestynie, Afryce Południowej i Włoszech. Drugim, co do ilości wwozu, artykułem, są jabłka, których importowano w 1935 r. 12.661.000 kg, nabywając je w większości w Ameryce, Australji i niewielką ilość w Niemczech. Głównym dostawcą gruszek jest rynek ameryk. (ca 45%), czechosłowacki (ca 35% i 1.429.000 kg). Cytryny pochodzą z Włoch, banany zaś z wysp kanaryjskich i Południowej Ameryki.

Norwegja zajmując drugie miejsce pod względem wielkości importu, a pierwsze pod względem konsumcji, wykazuje w porównaniu z rokiem poprzednim nieznaczny spadek wwozu, spowodowanego importem mniejszej ilości cytryn i pomarańcz, które są głównym artykułem sprowadzanym z Hiszpanji i Włoch. Stosunkowo wielką liczbę wwozi Norwegja bananów ca 6.500.000 kg, innych owoców natomiast znacznie mniej. Z poniższej tabeli za ostatnie pięć lat można wyciągnąć odpowiednie wnioski, specjalnie dla polskiego sadownictwa ciekawe ze względu na możliwość eksportu do Norwegji polskich jabłek i gruszek.

	1931	1932	1933	1934	1935
	Wszystko w tonach				
jabłka — grusze	4,501	3,372	2,252	2,458	2,633
winogrona	1,553	1,835	1,434	1,839	1,662
pomarańcze, mandarynki, cytryny	17,510	19,422	20,907	21,759	20,434
banany	8,576	7,712	5,554	6,444	6,473
razem	32,140 ton	32,341 ton	30,147 ton	32,500 ton	31,205 ton

Jabłka importuje Norwegja przeważnie z U. S. A., gdzie w ostatnim roku załadowano do portów norweskich ca 1.540.000 kg jabłek i gruszek. Na następnem miejscu, jako dostawcy jabłek i gruszek figurują Niemcy i Anglja.

Danja nieznacznie więcej licząc mieszkańców niż Norwegja a mianowicie ca 3.800.000 importowała w roku ubiegłym ca 16.500.000 kg różnych owoców. Handel owocowy w tem państwie przechodzi od kilku lat wybitną stagnację spowodowaną restrykcjami wwozowemi, zmniejszając z roku na rok obroty w tej dziedzinie. Jeszcze w 1931 Danja importowała ca 50.000.000 kg tych towarów, nieznacznie ustępując tylko Szwecji, obecnie importuje o 30% mniej, niż nawet najmniejsza z tej trójki Norwegja. Kraj ten i jego mieszkańcy nie odczuwa wprawdzie bardzo zmniejszenia wwozu owocowego, gdyż znaczne ilości tego artykułu produkują u siebie, tem niemniej przestał odgrywać na rynku międzynarodowym poważniejszą rolę, ustępując miejsca coraz bardziej wybijającej się Polsce i jej głównemu ośrodkowi handlu owocowego w Gdyni.

Tabela poniższa ilustruje stan przywozu owoców do tego kraju:

	1931	1932	1933	1934	1935
	wszystko w tonach				
jabłka	19,941	9,860	7,711	4,815	1,306
gruszki	5,329	1,177	841	659	114
winogrona	1,323	876	9,01	960	852
pomarańcze	10,381	10,365	10,300	11,024	9,142
cytryny	2,258	2,378	2,656	2,527	2,194
banany	10,073	6,850	5,237	3,539	2,880
razem	49,305 ton	31,506 ton	27,646 ton	23,524 ton	16,488 ton

Wprowadzone przez rząd duński kontyngenty przywozowe na owoce południowe i stałe ich zmniejszanie doprowadziło do ruiny wiele dobrze prosperujących przedsiębiorstw i spowodowały kolosalny zastój w tej branży.

Belgja w dalszym ciągu prowadzi intensywną akcję w kierunku przestawienia importu bananów z portów holenderskich (Rotterdamu i Asterdamu) do własnego portu — Antwerpji. Po pokonaniu trudności technicznej

natury, wybudowaniu dojrzewalni, przystąpiono do zorganizowania bezpośrednich połączeń okrętowych. Ponieważ import tego artykułu do Belgji jest stosunkowo niewielki i wskutek tego zatrudnienie specjalnej linji jest problematyczne, zainteresowane firmy belgijskie zabiegają obecnie o zdobycie rozleglejszego rynku zbytu, a mianowicie Luxemburgu i Północnej Francji.

Hiszpanja. Na rynku pomarańczowym panuje nadal mocna tendencja. Zwłaszcza plantatorzy w Valencji utrzymują wysokie ceny na ostatnio zbierane owoce, gdyż gatunek ich jest bardzo dobry i mogą być przez dłuższy czas składowane. Ustabilizowana od kilku tygodni pogoda umożliwia prawie w całej Hiszpanji wykończyć zbiory i przygotować towar do wysyłki na obce rynki. Pomimo, iż ogólne zbiory tylko nieznacznie przewyższają z roku 1934, dochody z eksportu osiągnięte w tym roku są o wiele większe. W pierwszej dekadzie marca wysłano do portów angielskich ca 450.000 skrzyń pomarańcz i 2.000 koszy mandarynek, przyczem na drugą dekadę są zapowiedziane również poważne transporty.

Brazylja rozwinęła w ostatniem pięcioleciu swój przemysł owocowy do tych rozmiarów, iż zachodzi obecnie potrzeba eksportu nadwyżek corocznych zbiorów. Najwięcej uwagi poświęcono plantacjom pomarańcz i należy przyznać, że osiągnięte rezultaty upoważniają do twierdzenia, iż niebawem zjawi się na horyzoncie handlu pomarańczowego trzecia potęga, po Hiszpanji i Palestynie, nastawiona specjalnie na obsługę rynku europejskiego.

Czynione starania na rynku europejskim wydają już dziś widoczne rezultaty. Szwecja sprowadziła w roku 1935 około 600.000 kg tych owoców z Brazylji robiąc przytem nadzieje na zwiększenie zapotrzebowania pod warunkiem przyznania kontyngentów dla szeregu artykułów szwedzkich na rynku brazylijskim.